

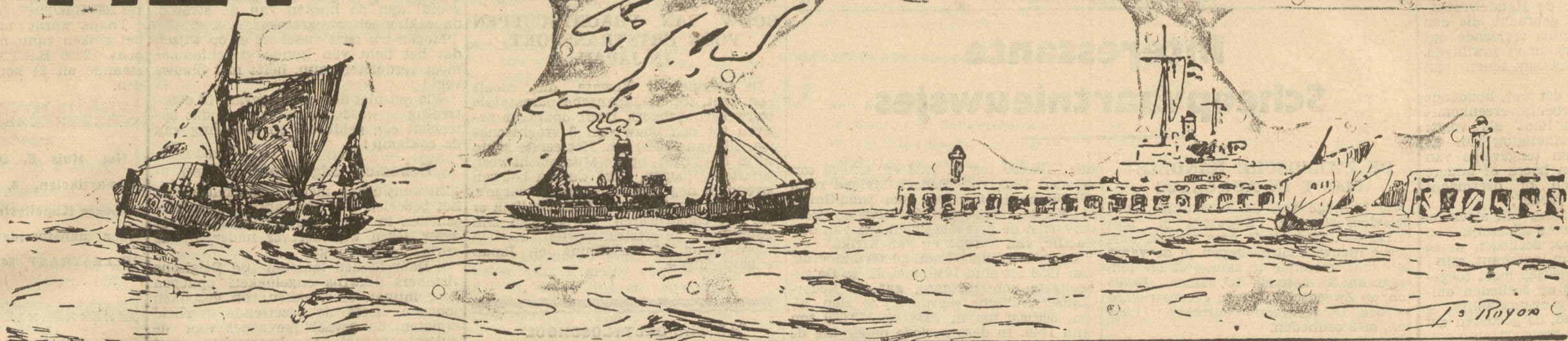
LICHTEN

SEPTEMBER

1 M	4.55	18.29
2 D	4.56	18.27
3 W	4.58	18.25
4 D	4.59	18.23
5 V	5.01	18.21
6 Z	5.03	18.18
7 Z	5.04	18.16
8 M	5.06	18.14
9 D	5.07	18.12
10 W	5.09	18.10
11 D	5.10	18.07
12 V	5.12	18.05
13 Z	5.13	18.03
14 /	5.15	18.01
15 M	5.17	17.59
16 D	5.18	17.56
17 W	5.20	17.54
18 D	5.21	17.51
19 V	5.23	17.49
20 Z	5.25	17.47
21 Z	5.26	17.45
22 M	5.28	17.42
23 D	5.29	17.40
24 W	5.31	17.38
25 D	5.32	17.36
26 V	5.34	17.33
27 Z	5.35	17.31
28 Z	5.37	17.29
29 M	5.38	17.27
30 D	5.40	17.25

Deze tabel geeft het wettelijk uur volgens de zon.

HET VISSCHERIJBLAD



WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

HOOGWATER

SEPTEMBER

1 M	8.06	20.47
2 D	9.26	21.58
3 W	10.28	22.55
4 D	11.20	23.43
5 V	—	12.03
6 Z	0.23	12.42
7 Z	0.59	13.17
8 M	1.35	13.50
9 D	2.07	14.22
10 W	2.39	14.55
11 D	3.12	15.28
12 V	3.46	16.04
13 Z	4.25	16.48
14 Z	5.15	17.47
15 M	6.24	19.07
16 D	7.50	20.31
17 W	9.08	21.39
18 D	10.05	22.30
19 V	10.52	23.13
20 Z	11.34	23.54
21 Z	—	12.14
22 M	0.33	12.53
23 D	1.13	13.33
24 W	1.54	14.14
25 D	2.36	14.58
26 V	3.20	15.44
27 Z	4.09	16.37
28 Z	5.29	17.45
29 M	6.26	18.12
30 D	7.56	20.39

De uurwerken aan land vertoont twee uur later.

Drukkerij en Bureel : NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE
Telefoon: 73.758

Postcheckrekening 1070.98
Verschijnt elken Vrijdag avond

ABONNEERT U OP
ADVERTEERT IN
« HET VISSCHERIJBLAD »

ABONNEMENTEN :
BINNENLAND : Een jaar, 36 frank; 9 maanden, 27 frank; 6 maanden, 18 frank; 3 maanden, 12 fr. BUITENLAND: 60 frank.

De Verplichte Verzekering tegen gewoon Risico

De Onderlinge Verzekeringsmaatschappij van Reeders-Visschers «Hulp in Nood» treedt in werking

REEDERS-VISSCHERS, SLUIT U ALLEN AAN BIJ «HULP IN NOOD»

Het is alle reeders-visschers bekend, dat ze verplicht zijn zich tegen gewoon zeegevaar te verzekeren, willen ze aanspraak kunnen maken op al hun rechten inzake oorlogsrisico verzekering.

Sedert jaren had «Het Visscherijblad» gewezen op de noodzakelijke stichting van een groote onderlinge verzekeringsmaatschappij van reeders, die daartoe eigen kapitaal zou kunnen beheeren, waardoor miljoenen besparing zou kunnen verwezenlijkt worden en aldus ook in eigen schoot een kredietmaatschappij en gezamenlijke aankoopcentrale zou mogelijk worden.

Just vóór den oorlog hadden verschillende kleine reeders van Blankenberge, Heist, Zedbrugge, Oostende en Nieuwpoort de koppen bij elkaar gestoken om deze onderlinge verzekering tot stand te brengen.

Dank zij de medewerking van «Het Visscherijblad» en de nuttige deskundige raadgevingen van de firma Beyers en Wauters, verschenen op 28 April 1940 de statuten van deze nieuwe onderlinge verzekering, genaamd «HULP IN NOOD».

Deze maatschappij werd dus opgericht met de goedkeuring van den Staat en zal onder diens controle werken.

De groote voordelen uit een onderlinge verzekering voortspruitend, laten toe te melden dat, na aftrek van de eventuele ontstane onkosten, de gestorte premies het eigendom blijven van den verzekerde, die hem bij het verlaten van de maatschappij worden uitbetaald.

De te betalen jaarlijkse premie hoopen we in ons volgend nummer reeds kenbaar te kunnen maken.

De Staatspremie welke elke andere

maatschappij geniet, zal ook aan deze instelling uitbetaald worden en aan lede aangesloten lid worden uitgekeerd.

Zij die bij andere verzekeringsmaatschappijen aangesloten zijn, kunnen deze verzekering na ten hoogste één jaar, opzeggen, welke ook het koninkrijk wege, dat zij niet deze maatschappij hadden.

De verzekeraar, die de menschen voor een zoogezegde termijn van tien jaar, deed tekenen, kan dit dus praktisch niet verwezenlijken.

Zij die dus hun verzekering willen opzeggen, mogen dit dus vanaf heden doen, maar doen best ons te raadplegen.

Volgende week bespreken we alle verdere gewenste inlichtingen en de stichting der verschillende afdelingen te Nieuwpoort, Oostende, Zedbrugge, Blankenberge en Heist.

We kunnen van nu af reeds zeggen, dat door de stichting en het in werking treden van deze onderlinge verzekering een groot en nuttig werk werd verricht, waaruit voor de reeders-visschers alleen voordelen zijn te halen.

De heeren Beyens en Wauters, verzekeringsmakelaars te Antwerpen, zullen er hun kostbare medewerking aan verlenen, terwijl men ons thans reeds ook de volledige medewerking van den heer Vandenberghe Prosper, verzekerd heeft.

Met dergelijke menschen moeten onze visschers langzaam en beter dan ooit ontruikt worden aan de eeuwige armoede welke ze steeds vóór den oorlog gekend hebben.

We komen hierop volgende week terug.

De Haringvisscherij aan de Franche Noordkust

We hebben in de kolommen van «Het Visscherijblad» intjids gewezen op de mogelijkheid en de noodzakelijkheid Belgische visschersvaartuigen daarheen te sturen om er deze voedingswaar te gaan ophalen en aldus gezond voedsel in ons land aan te voeren.

De heer Vandenberghe Prosper ondermaant met dit doel, samen met waterschoutagent Pockel, daarheen een reis en bracht over de mogelijkheid hiervan breedvoerig verslag uit aan het Beheer van het Zeezeven en de Corporatie.

Afgewarigden van beide instanties zijn sedert een paar maal aldaar afgewest met het oog op de praktische verwezenlijking er van.

Enkele kleine moeilijkheden schijnen zich thans voor te doen, omdat de Fransen natuurlijk op die visscherij liever onze hielden dan onze teenen zien.

Anderzijds vreest men dat de Belgen, om de loffelijke gewoonte niet te verliezen, er aan het korren zouden gaan, waardoor de rijke haringbanken zouden kunnen uitgeleed worden.

Wij zijn het eens dat het aan elkeen zou moeten ontzegd worden er te korren, maar met het stroopnet er elkeen rijkelijk zijn brood zou kunnen verdienen.

Na het onderhouden met den prefect van het Noorden, zijn we overtuigd dat het de onzen mogelijk zal zijn daarheen te varen en dat er vanwege onze marietie overheden streng genoeg zal opgetreden worden, opdat er niets zou te zeggen vallen op de handelwijze onzer visschers.

Men moet zich leeren behoorlijk onderwerpen en dat kan een visscher ook. 't Is een kwestie van ze te leiden en ze te willen begrijpen.

Anderzijds nadert de tijd voor het treffen van een bepaalde regeling, zeer snel.

Daarna zullen ten andere nog heel wat kleinere keuzenaken af te handelen vallen en dit alles loopt in de huidige omstandigheden zoo gemakkelijk niet van stapel als men denkt.

Anderzijds zal in dit alles veel afhangen van de leiders der Corporatie én van die van het Zeezeven, voor wie de weg werd gebaan om voor onze visschers eens te meer nuttig te zijn en de bevolking voedsel te bezorgen.

De Verzekering tegen Oorlogsrisico

Door de V.O.Z.O.R. wordt geklaagd over het feit dat talrijke reeders, niet-tegenstaande talrijke aanmaningen, verzuimen hun premie te betalen en aldus de wet, waaruit voortspruit dat vooraf dient betaald, niet nageleefd wordt.

Velen weigeren zelfs moedwillig de verschuldigde premies te betalen.

Wij moeten hun doen opmerken dat deze premies geweldige verhoogd werden en niet in evenredigheid schijnen te staan met de huidige risico's waaraan onze visschersvaartuigen schijnen blootgesteld. Deze premies zijn niet meer economisch en het is niet omdat het getal varende vaartuigen te gering is en daaraan schijnt V.O.Z.O.R. niet te denken, dat men dergelijke geweldige verhogingen moet eischen.

Anderzijds doen de reeders best hun premies eerst te betalen, daar bij mogelijke onverwachte oorlogsrampen, zij opnieuw het kind van de rekening zullen worden.

Bij het ontstaan van V.O.Z.O.R. hebben we destijds gewezen op den groven flater de visschersvaartuigen niet onder een afzonderlijk beheer te laten leiden en op de talrijke oneenigheden waarvan welke er tusschen koopvaardij en visscherij in dat opzicht bestaan.

Maar het is nu eenmaal zoo en voor het oogenblik is het best dat men de zaak zoo late in afwachting dat de toekomstige vrede ons toelaat ook dit zaakje op te klaren en in een nieuw voor zijn milieu geschikt kleedje te steken.

Veel inkt is over dit alles reeds gevloeid, veel zou veranderd en verbeterd worden, maar tot op heden blijft alles bij veel gebelaf, aanstellingen en... geen praktische resultaten.

Ondertusschen gaat de tijd snel en zullen talrijke moeilijke vraagstukken zich meer en meer opstapelen, zonder dat men in dit wespennest nog klaar zal zien met al zijn voor den reeder-visscher betreurenswaardige gevolgen.

Zoals de heer Vandenberghe er in ons vorig nummer op wees, stellen we met hem eens te meer de vraag: «Maar wanneer?».

Voor Scheepsbouwers, Reeders, Visschers

1. Niettegenstaande al de berichten welke reeds voordien werden uitgegeven nopens het bouwen, ombouwen of veranderen van motor, in de visschersvaartuigen, of om 't even welke verandering aan boord van visschersvaartuigen, blijven de scheepsbouwers, reeders, visschers, steeds nalatig in de voorschriften. Vooraleer er zullen zijn die daardoor zullen te lijden hebben, raad ik de visschers aan zich te houden volgens de uitgegeven orders van de Hoogere Overheid.

Steeds wordt er maar doorgewerkt of werk begonnen op de werven, voor dat de noodige papieren tot aanvraag zijn behoorlijk ingevuld en overhandigd aan den Zeevaartinspectiedienst te Oostende.

Mochten deze uitgevoerde werken zonder toelating bijvoorbeeld afgekeurd of niet toegestaan worden, door den bezetter of uit economisch oogpunt door den Dienst der Zeevisscherij, dan stellen deze personen zich aan het gevaar bloot dat hun schip veel geld zal kosten en nog zelfs niet mogen varen.

Wenschelijk is het dus dat de belanghebbenden zich eerst aanmelden bij den Dienst der Zeevaartpolitie te Oostende, ten einde daar de volledige inlichtingen te bekomen, voor de plannen uit te voeren.

De Zeevaartinspectie te Oostende heeft ter beschikking van al de scheepsbouwers, reeders, visschers, een modelplan, waarop zij kunnen staat maken voor het bouwen van hun vaartuig. De Zeevaartinspectie zal ook indien de belanghebbenden dit mochten verlangen de juiste afmetingen voor den bouw verschaffen, zoals de lengte, breedte, diepte, dikte, kiel en zaathout, wrangen, beplanking, dekbalen, dek, enz.

2. De Zeevaartinspectie raadt de reeders-visschers aan steeds hun volledige inventaris aan boord te hebben, en dit steeds in goeden staat.

Op den inventaris, zoals: zeil, anker, reddingsgordels, reddingsboeien,

medeijnkastje, brandbluschapparaat en riemen, is het noodig dat daarop het nummer van het vaartuig voorkomt, en met duidelijke verf geschilderd of ingekapt.

3. Voor het belang van de visschers en ik weet dat al de visschers van goeden wil zijn, is het dus noodig dat dit in 't vervolg wordt gedaan; deze die dit nalaten stellen zich bloot aan onaangenaamheden.

De inventaris moet steeds aan boord zijn bij het verlaten van de haven en moet ten allen tijde kunnen getoond worden aan den Zeevaartinspecteur die eventueel dit zou verlangen.

Aangezien er zich reeds gevallen hebben voorgedaan dat booten op 't strand zijn gekomen, doordat hun anker niet zwaar genoeg was om hun vaartuig te houden, raad ik ook de visschers aan, zich van een goed en groot genoeg anker te voorzien.

Voor wat de schepen betreft, deze moeten voorzien zijn van twee ankers en één lang genoeg zijnde ankertouw.

4. Daar er sprake is dat zekere schipjes of bootjes zich naar Frankrijk zullen begeven ten einde daar de vischvangst uit te oefenen, is het van hoog belang dat deze vaartuigen zich laten onderzoeken vóór het vertrek, voor wat de onderromp betreft en stuurgeel, daar de vaartuigen dienen geschilderd te worden op het droge, omdat deze schepen zich te hebben verduren met zware stroomen in rotsachtigen grond.

Wanneer de schepen naar de kuischbank gaan kunnen zij op hun beurt de Zeevaartinspectie verwittigen, die dan op den vastgestelden datum het onderzoek zal doen van hun vaartuig op het droge.

Ik hoop dat deze raadgevingen in acht zullen genomen worden van al de belanghebbenden en voor het welzijn van hun zelf, en van de bevolking welke daar rechtstreeks aan belang hebben.

De d.d. Zeevaartinspecteur, Lafère.

Verwaarloosde Visschersvaartuigen

Op de schuurbank te Zedbrugge lagen vijf visschersvaartuigen gansch verwaarloosd, zijnde de Z.17, de Z.62, H.10, H.21 H.5.

Het eerste vaartuig werd destijds vernield door luchtbombardementen, terwijl de vier andere, alhoewel beschadigd, toch gemakkelijk konden gered worden.

De eigenaars schijnen ze echter voort verwaarloosd te hebben, zoodat de bezettende macht hen thans terecht bevel gaf ze binnen de 14 dagen te doen verduijnen, zoniet dat ze op de kosten van de eigenaars zouden afgebroken worden.

De eigenaars van de H.10 en de H.21 deden sedertdien stappen om hun vaartuig vlot te brengen.

Op 19 Juli werd echter beslag gelegd op het vaartuig Z.62 «Ritas», toebehoorend aan de Aurora, waar A. Laenen destijds directeur was, als gevolg van een schuldvordering door den leverancier C. Vanlooche ten bedrage van ongeveer 72 duizend franken, hem toegekend als gevolg van een veroordeeling door de Rechtbank van Koophandel te Brugge op 30 Januari 1940 tegen Aurora uitgesproken.

De heer Vanlooche deed als borg voor de schuldvordering ook de Z.66 van de zelfde reederij aan den ketting. Dit vaartuig werd echter vorige week verkocht aan de reederij August Brunet voor de som van 100.000 fr.

De Z.62, welke in beslag was genomen, werd dus vrijgegeven en moest deze wegeruimd worden. Het vaartuig was tijdens den duur van de inbeslagname nogal goed beschadigd.

In Mei 1.1. maakte dit vaartuig bij stormweeder zich van zijn kabels los en dreef op een stukgeslagen betonnen steiger.

Aldus kwam het vaartuig op stukken afgebroken piljers terecht, die bij laag water door de houten beschotten van het vaartuig drongen, zoodat het thans als reddeloos verloren mocht beschouwd worden.

Aurora wou thans de schuld wijten aan het aan den ketting leggen, zoodat men een oogenblik dacht dat C. Vanlooche de gebroken potten zou betalen. Aurora vergat echter dat ingevolge de Belgische wetgeving, de eigenaars van een vaartuig dat voor schuldvordering of om het even welke andere reden, aan den ketting wordt gelegd, verplicht zijn het toezicht te blijven verzekeren van dit vaartuig, in zoverre dat de waarde van het in beslag genomen schip geen vermindering ondergaat.

Aldus zal Aurora thans door de bezettende macht zich verplicht zien dit wrak op te kuischen, wat reeds langen tijd had dienen gedaan te zijn.

Voor de andere vaartuigen zullen dezelfde maatregelen getroffen worden, zoo de eigenaars er zelf geen nemen.

Vaststelling van de Schade door de V.O.Z.O.R.

MEER SPOED VEREISCHT!

In den laatste tijd werden er verschillende gevallen vastgesteld van mijnen in de korren, waarbij de betrokken vaartuigen min of meer erge schade oplepen. Deze schade moet door de V.O.Z.O.R. gedekt worden.

Om tot de vergoeding ervan te kunnen overgaan, is het noodig dat ze geschat wordt.

Men deelt ons mede dat de V.O.Z.O.R. tien dagen op voorhand moet verwittigd worden, om haar toe te laten een expert van uit Antwerpen naar de kust te sturen. Dit wegens de verkeersmoeilijkheden. Dit maakt dat het schip een tiental dagen aan zijn lot moet overgelaten vooraleer er tot de schatting en vervolgens tot de reparatie kan overgegaan worden.

Zonder rekening te houden van het geldverlies voor den reeder, kan er gedurende het tijdstip van 10 dagen van alles gebeuren aan boord der beschadigde vaartuigen en de V.O.Z.O.R. zou er ongetwijfeld aansprakelijk voor gemaakt worden.

Ons inziens zijn er langs de kust bekende mannen genoeg, die ter plaatse onmiddellijk zouden kunnen overgaan tot de schatting der schade.

Hierdoor zou men geld en tijd uitsparen, V.O.Z.O.R. en reeder zouden er wel bij varen.

Verplichting een Logboek te houden

In het Staatsblad van 15 September 1941 is een besluit van den Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen verschenen waarvan de artikelen hierna volgen.

Dit besluit is een gevolg van de noodzakelijkheid in de huidige omstandigheden de politie op de visschersvaartuigen te verscherpen met het oog op een ordevolle uitbating.

Het is voor de visschers van groot belang en luidt.

Art. 1. — De schipper van ieder Belgisch visschersvaartuig is verplicht een logboek te houden volgens model bepaald bij ministerieel besluit van 30 April 1940 genomen ter uitvoering van het koninklijk besluit van 26 Mei 1937.

Art. 2. — Voor de vaartuigen welke gewoonlijk korte reizen maken mag het betrokken waterschoutambt het logboek vervangen door een reisblad dat na elke reis, behoorlijk ingevuld, zal moeten ingediend worden alvorens een nieuw reisblad te kunnen bekomen, en waarvan het model bepaald wordt door het waterschoutambt.

Het verlies van zeegoed tengevolge van Oorlogsgebeurtenissen

IS VERGOEDING VERSCHULDIGD?

Een visscher stelde ons de vraag of hij kan aanspraak maken op vergoeding wegens het verlies van zeegoed tengevolge van een oorlogselement en tot wien hij zich voor de gebeurlijke schadeloosstelling moet richten.

Een wettelijke bepaling

Art. 44 van de wet, houdende de regeling van de arbeidsovereenkomst wegens scheepdienst bepaalt: «Het verlies of de vernieling van de goederen der zeeleden, tengevolge van schipbreuk, brand aan boord of andere onvoorziene gevallen of overmacht, komt ten laste van den reeder».

Oorlogselementen kunnen, ons inziens, beschouwd worden als een onvoorziene geval of een geval van overmacht. In geval van verlies of vernietiging van zeegoed kan een zeeman bijgevolg aanspraak maken op schadeloosstelling bij den reeder.

Het verlies van uitrusting

We nemen de gelegenheid te baat om de kwestie van het verlies van de uitrusting in het algemeen nader toe te lichten.

Voor een aanspraak op vergoeding wegens verlies van uitrusting zijn drie dingen noodig:

- a) een ramp aan het zeevaartuig;
- b) het verlies of de vernieling van de goederen die den scheepeling aan boord had;
- c) oorzakelijk verband tusschen het verlies en de vernietiging, enerzijds, en de scheepsramp, anderzijds.

Een ramp aan het zeevaartuig

Het is niet de bedoeling der wet de verloren uitrusting te vergoeden, ook

De Verzekering der Vaartuigen

Naar we vernemen zijn de premies voor gewoon risico der rompen van vaartuigen zoo verhoogd, dat men thans van de reeders reeds zeven percent vraagt.

Een verzekeraar, gekend voor zijn speciale methodes van schepen verkopen en ze enkelen tijd nadien weer terug te nemen, beweert dat de verhoging van vier naar zeven percent noodzakelijk is, daar de reparaties, schattingen en wat weten wij al, veel duurder kosten dan vroeger.

Deze stelling is vals, omdat men een schip verzekert voor een bepaald bedrag en dat dus reparaties enz... daarmee niets te maken hebben.

De verhoging van de premies voor gewoon risico heeft dus geen reden van bestaan, evenmin als het onwettig is op vaartuigen die in de havens liggen en niet uitvaren, de volle premie te doen betalen, zoals het geval schijnt te zijn bij sommige verzekeringen.

Alle vaartuigen die in een haven liggen, dienen een premie te betalen als liggend, welke ver beneden de premie voor het uitvaren is vastgesteld.

Het ware te hopen dat het Beheer van het Zeezeven, die controle heeft op deze maatschappijen, gezien de Staats-tuschenkomst, deze zaak eens ernstig onderzoekt en de verzekering in kwestie, indien zulks juist bevonden wordt, op haar verplichtingen wees.

zonder dat een scheepsramp plaats had, b.v.b. doordat, buiten een scheepsramp om, de uitrusting den scheepeling werd onttrokken. Er werd vastgesteld dat tijdens de oorlogsgebeurtenissen in verscheidene havens talrijke vaartuigen door de leden van de bemanning verlaten werden; het goed dat door hen achtergelaten werd, verdween meestal door diefstal. Hier is er geen sprake van ramp en kan er op geen schadeloosstelling bij den reeder aanspraak gemaakt worden.

De bepaling der wet geeft een nadere omschrijving van ramp: schipbreuk, brand aan boord of andere onvoorziene voorvallen of overmacht.

Deze termen zijn zeer breed en men kan er uit afleiden dat ook avarijen van geringen aard onder bepaalde omstandigheden een ramp zijn: zoo het stukslaan van een luik, een deur of venster door een storm, brand aan boord die tot een deel van het schip beperkt blijft, mits daardoor de uitrusting van een of meer scheepelingen verloren gaat.

Geeft een opzettelijke ramp aanleiding tot schadeloosstelling?

Een ramp in den zin der wet kan ook opzettelijk worden teweeggebracht. Ten tijde van oorlog worden deze gebeurtenissen groote deels veroorzaakt door opzettelijke handelingen van de oorlogvoerende mogendheden. Verlies van uitrusting hierdoor veroorzaakt, kan aanspraak op uitkeering geven.

Anders, wanneer het de bemanning is die opzettelijk de ramp heeft veroorzaakt. In dit geval neemt men aan dat een «ramp» niet heeft plaats gehad en dat er reeds daarom geen aanspraak op vergoeding bestaat.

Verband tusschen het verlies van uitrusting en de scheepsramp

Staat het eenmaal vast, dat een zeevaartuig een ramp is overkomen, dan moet nader blijken, of het verlies van uitrusting, dat daarmee gepaard gaat, of daarop volgt inderdaad door die ramp is veroorzaakt.

De praktijk kan op dit punt de volle medewerking eischen van den scheepeling in overeenstemming met de algemeene regelen van het verzekeringsrecht. Komt de scheepeling deze verplichtingen niet na, dan loopt hij gevaar dat het verlies van zijn uitrusting zal worden beschouwd, niet als het gevolg van een ramp aan het schip overkomen, maar als gevolg van zijn gebrek aan medewerking en dat hem op dien grond zijn aanspraak op vergoeding wordt onttogd.

Wij herinneren ons het volgend geval: een zee

betreft, werd deze kwestie voor de eerste maal opgeworpen bij het tragisch ver- gaan van het Belgisch koopvaardij- schip «Oscar Edus» ramp waardoor een aan- tal ongelukkige zeelieden het leven ver- loren hebben.

De reederij verdedigde het standpunt dat art. 44 der wet van 5 Juni 1928 alleen door de overlevende zeelieden kan ingeroepen worden maar dat de erfige- namen van verdronken zeelieden van die wettelijke vergoedingen niet konden ge- nieten.

De zaak werd vóór de Handelsrecht- bank van Antwerpen gebracht, die den 26 Juni 1934, een vonnis verleende dat de eisch van de erfgenamen inwilligde.

De belangrijkste beweegredenen van dit vonnis luiden: «Aangezien art. 44 der wet, houdende regeling van de arbeidsvereenkomst wegens scheepsdienst luidt als volgt: Het verlies of de vernietiging van de goederen der zeelieden tengevolge van schipbreuk, brand aan boord of andere onvoorziene voorvallen of overmacht valt ten laste van den reeder;

Aangezien deze bepaling van algemeene toepassing is en niet alleenlijk kan ingeroepen worden door zeelieden welke aan een zeevaarttramp ontsnapt zijn; dat deze bepaling insgelijks moet toege- past worden wanneer de zeelieden om- gekomen zijn in een zeevaarttramp; Aangezien, inderdaad, de goederen der zeelieden welke in een zeevaarttramp om- komen, zooals en zoo veel waarde heb- ben voor hunne rechthebbers, als voor hen zelve indien zij aan de ramp ontsnappen, enz.»

Bedrag der schadeloosstelling

De wet van 5 Juni 1928 voorziet niet hoe het bedrag der schadeloosstelling wegens verlies of vernietiging van de goederen der zeelieden moet vastgesteld worden.

De Beroepsraad voor de Zeevisscherij heeft zich destijds met deze aangelegen- heid bezig gehouden. Tot een uiteinde- lijke vaststelling of schatting van de vergoeding kwam men niet en deze kwestie bleef voor de visscherij onopgelost. De Beroepsraad voor de Koopvaardij, zijnerzijds, heeft beslist, om in zake van de schatting van de vergoeding te omschrijven, dat ze een maximum van twee maanden gages niet zou mogen overtreffen, voor wat het verlies van kleederen aangaat en een maand gage voor het verlies van boeken en instru- menten, indien de belanghebbende een dekkoffier is; een halve maand wan- neer hij een werktuigkundige of een timmerman is.

Daarvoor werd artikel 44 van de wet niet veranderd, maar in het aanwer- vingscontract bij de monsterlof werden de volgende clausules ingelast:

«De vergoeding voor verlies of ver- nieling van goederen der zeelieden, voor- zien door art. 44 der wet houdende re- geling van de arbeidsvereenkomst we- gens scheepsdienst zal, in geval van ge- heel verlies of vernietiging, het bedrag van twee maanden gages in specie niet mogen overtreffen en, in geval van ge- deeltelijke vernietiging of verlies door een evenredige schadeloosstelling vergoed worden.

De vergoeding voor verlies of vernietig- ing der bijzondere werktuigen, zeevaart- stukken of boeken, eigendom van kapi- teins of officieren, alsook voor de ge- reedschappen van den timmerman, in geval hij zijn eigen gerief moet leveren, zal het bedrag één maand gages niet overtreffen, degene voor technische boe- ken en gereedschappen der werktuig- kundigen, het bedrag eener halve maand».

De passende oplossing voor de visscherij?

Bij de Koopvaardij geldt bijgevolg als maatstaf «het maandloon» van den be- trokken scheepeling. We menen dat voor de visscherij deze maatstaf moet losge- laten worden en het bedrag der uitke- ringen voor elken scheepeling in frank- mo bepaald worden. We steunen ons hiervoor op de volgende overwegingen: een groot deel van de bemanning onzer visschersvaartuigen vaart nog op aan- deel in de opbrengst; men kan bijgevolg moeilijk het bedrag van het maandloon bepalen. Anderzijds is de waarde der uitrusting niet uitsluitend afhankelijk van het maandloon van den scheepeling, maar ook andere factoren — de duur der reis, de aard der werkzaamheden, enz. — zijn daarop mede van invloed.

Met al die factoren moeten de ge- lende zeer verscheidene tabellen in de toekomst en desnoods voor het verleden, rekening houden.

Een bijzondere taak der Corporatie

De Corporatie voor Visch en Vissche- rijproducten, die thans alle vertakkin- gen van het visscherijbedrijf groepeerd, kan de onafgewerkte taak van den Be- roepsraad voor de Zeevisscherij over- nemen en tot een goed einde brengen. Ze kan de schade voor verlies of de vernietiging van de goederen der visschers vaststellen vóór 10 Mei 1940 en ook na dezen datum.

Hierdoor zou de eisch van sommige leden der bemanning van onze visschers- vaartuigen eventueel op vasten grond- slag gesteund zijn en wellicht schade- lijke betwistingen tusschen de belang- hebbenden hierdoor kunnen vermeden worden.

W. C.

WENDT U VOOR ALLE DRUKWERK

tot de Drukkerij van «HET VISSCHERIJBLAD»

A. B. C.

Diesel Motoren

Anglo - Belgian Cy

Nijverheidskaai, 39, GENT © Tel. 53265-53277

Voor alle inlichtingen zich wenden tot den heer BOYDENS, Velodroomstraat, 4, OOSTENDE

BANK VAN BRUSSEL

— NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP —
BIJHUIS OOSTENDE: 3, WAPENPLAATS
Agentschap Petit Paris, 76b, Tourhoutse Steenweg
Bewaring van Effecten — Verhuur van Brandkasten —
Bewaring van kostbare waarden, onder omslag, in pakket-
ten of verzegelde kisten.

Interessante Scheepvaartnieuwsjes

DE ZWEDSCHE HANDELS- VLOOT IN AUGUSTUS

De tonnage van de Zweedsche han- delsvloot steeg in Augustus jl. met 11.136 ton. Gedurende deze maand wer- den 6 nieuwe motorschepen in de vaart gebracht, metende te zamen 22.204 ton, waarvan 3, metende te zamen 18.785 ton, op Zweedsche werven geconstrueerd werden. De verliezen bedroegen 11.068 ton, of 9 eenheden.

WEDEROM IN GULDENS

Men meldt uit Batavia, dat, volgens het blad «De Java-Bode», de vrachtprij- zen voor goederen, verscheept van Ne- derlandsch-Indië naar de Westelijke ha- vens van de Vereenigde Staten, in de toekomst weder in guldens berekend worden, in plaats van, zoals tot nog toe in Amerikaansche dollars. In den laat- sten tijd hadden de Nederlandsch-Indi- sche zakenlieden er de voorkeur aan gegeven hun berekeningen in dollars uit te voeren, daar zij een devaluatie van den gulden vreesden. Dat men nu toch weer op den Nederlandschen gulden teruggekomen is, bewijst maar al te duidelijk, dat deze vrees ongegrond was.

SCHEEPVAARTLIJN TUSSEN DE V. S. EN THAILAND

De Amerikaansche reederij «President Lines» is voornemens over te gaan tot het organiseren van een geregelde scheepvaartverbinding tusschen de Ve- reenigde Staten en Thailand. De «Straits Lines», welke onlangs opgericht werd, zal in de toekomst eveneens Bangkok aan- doen. Door het in exploitatie nemen van deze lijn, tusschen de Vereenigde Sta- ten en Thailand, zal de Star and Stripes vlag voor het eerst en geregeld in de Thailandsche wateren verschijnen, wel- ke tot op heden bijna uitsluitend door Japansche, Noorsche en Engelsche sche- pen bevaaren werden. In den loop van het Thailandsche jaar 2482 (April 1939- Maart 1940) bedroeg de tonnage, dat ha- ven van Bangkok binnenloep, 1.328.000 ton, waarvan 503.000 ton voor rekening van Noorsche, 297.000 ton voor rekening van Britsche, en 129.000 ton voor reke- ning van Japansche schepen kwam; voor Denemarken bedroeg het totaal 20.000 ton. Tot op heden verminderden deze cijfers in sterke mate. De Engelsche schepen, die de haven van Bangkok bin- nenliepen in den loop van Juni jl., over- schreden de 18.000 ton niet. Daarente- sen steeg het aantal Japansche vaartui- gen, doordat Japan intusschen Thail- ands voornaamste leverancier gewor- den is. In April van dit jaar bv. kwam 55 % van het totaal der Thailandsche importen voor rekening van Japan.

Door het in bedrijf stellen van dezen dienst van de «President Lines» op Thai- land, verzacht men in de Vereenigde Staten, dat de Thailandsche export-pro- ducten op snellere wijze de Amerikaan- sche havens zullen bereiken. — Blijft thans nog te bezien of, ten aanzien van den langen afstand en het klein aantal beschikbare schepen, de Vereenigde Sta- ten in staat zullen zijn, dezen dienst in voldoende omvang, te kunnen onder- houden.

OORLOGSRISICO IN ZWITSER- LAND

De in Zwitserland in het leven geroe- pen verzekering tegen oorlogsriscico is in tweemaal opzicht uitgebreid gewor- den. Eenerzijds werd het oorlogsriscico, zoo wel te land als ter zee, voor de ge- heele wereld voorzien en in de assuran- tie begrepen.

Anderzijds werd rekening gehouden met de mogelijkheid de waarde van de assurantie te verhoogen, door toe te laten, de algemeene kosten hierin op te nemen, doch het bedrag hiervan mag slechts tot 10 % gaan van den kostprijs, zonder dat, in geval van schade, het be- wijis geleverd dient te worden van de vervanging der goederen.

KAPITAALSVERHOOGING

Tijdens de algemeene vergadering van de N. V. Maatschappij tot Exploitatie van Onroerende Goederen «De Wereld- haven», te Rotterdam, werd besloten het kapitaal der onderneming van 400.000 op 1.500.000 gulden te brengen.

HET SCHEEPVAARTVERKEER IN ZUIDOOST-AZIE

Het tekort aan tonnage in den Pacific doet zich steeds meer en meer gevoelen. Het Japansche blad «Tokio Nishi Nishi», dat vooral de Japansche scheepvaart- kringen interesseert, heeft dezez dagen een statistiek gepubliceerd, die een overzicht geeft van de gezamenlijke ton- nage in Zuidoost-Azië in 1938, vergele- ken bij die van eind 1940. Zonder reke- ning te houden met de kustvaart, be- droeg de trampvaart in het zeeverkeer in Zuidoost-Azië voor Nederlandsch-In-

dië 1.105.000 ton in 1938 en 492.000 ton op eind 1940, voor Britsch-Malaya resp. 191.000 en 170.000 ton, voor Indo-China 114.000 en 165.000 ton. Genoemde cijfers omvatten de geregelde diensten van den Pacific, van Europa en van Afrika.

De gezamenlijke tonnage verminderde, van 1938 tot eind 1940, met 41 %. De ge- voeligste achteruitgang gaf de Neder- landsch-Indische zeevaartlijn te zien, nl. van 608.000 ton in 1938 op 179.000 ton eind 1940. In deze periode onderging de Britsche marine eveneens een tonnage- verschil, nl. van 226.000 op 164.000 ton. Dit laatste cijfer daalde nogmaals in de eerste zes maanden van het loopende jaar. Daarentegen viel in den laatsten tijd een levendiger verkeer waar te ne- men van Japansche, Thailandsche, In- do-Chineesche en, onlangs ook nog, van Amerikaansche tonnage.

FUSIE IN FINSCH ZEEWEZEN

Een groote fusie heeft zich in het Finsch zeewezen voorgedaan tengevolge

Alleen Schelvisch is : VISCH

ZEGT MEN IN NEW-FOUNDLAND EN LABRADOR

In New-Foundland en Labrador noemt men alleen schelvisch visch. Een oude plaatselijke wet decreeteert, dat bijvoor- beeld zalm geen visch is: «salmon is not fish». Een andere wet op de Zondagsrust verbiedt op feestdagen alle vischvangst, maar schelvisch valt hier weer niet on- der. Dit bijzondere dier heet daar «brood van de zee» en de inwoners van New- Foundland noemen het zelfs «brood en boter» of in goed Nederlandsch boterham en ze passen er wel voor op, dat er niets van verloren gaat. Van de koppen wor- den zelfs nog meststoffen gemaakt en zoo komt het, dat de landerijen en de moestuinen daar altijd naar schelvisch ruiken. De regering van New-Foundland heeft den schelvisch zelfs op haar post- zegels gezet met daaronder: New-Found- land currency, de munt van New-Found- land.

Maar zoals de meeste valuta's is ook deze den laatsten tijd een tikje gedepre- cieerd. Verouderde methoden van stok- vischbereiding, waartegen de regering pas de laatste jaren is te velde getrok- ken, hebben de waarde van de schelvisch omlaaggehaald en verschillende afzetge- bieden verloren doen gaan. Italië bij- voorbeeld, dat in het verleden de grootste afneemster van Labrador-stokvisch was, koopt tegenwoordig in normale omstan- digheden in Noord-Europa en IJsland. (Tusschen haakjes: de voorliefde van de Italianen voor stokvisch dateert uit den tijd dat Paus Adriaan VI in Rome den scepter zwaalde. Als eerste en eenige Nederlander, die de tiara droeg en bo- vendien als oor-zuig opperheerde leerde hij den Romeinen de goedkope gewoen- ten van stokvisch-maaltijden en sinds- dien heeft deze schotel Italië stormen- derhand veroverd), schrijft *Kijker* in het «R.N.b.», waaraan we ook het volgende ontleenen.

Maar meer of minder afzetgebied, de schelvisch is in het uiterste Noorden van Amerika heer en meester. Van Maart tot November hangt om het eiland en de kusten van Labrador de penetrante geur van het kielwater van uw schip in de Sandwich-baai. Als men daar, achter zijn boot, een fijn net meeslept, zal men er na het binnenhalen een bruin platina op vinden. Dit is een soort slijm dat alle arctische wateren rijk zijn en dit slijm is de enige voedingsstof van minuscule schelpdierjes, die op hun beurt tot voed- sel dienen voor grotere schelpdieren en vissen.

Dit slijm vindt zijn weg naar deze kus- ten langs de ijskoude stroomingen, welke van Groenland komen. Hoe kouder het water, hoe meer slijm en men vindt 't vooral in overvloed in de buurt van de Ijsbergen, die met die stroomingen wor- den meegevoerd. Als er geen Ijsbergen zijn gelsvelden waren, zou er ook geen slijm zijn en per kubieke meter water ook geen leger van miljarden en biljoen- haast onzichtbare wezentjes en geen haringen en «caplins» en dus ook geen schelvisch. Dan bestonden ook die «flakes» niet, die eindeloze rijen boom- stammen op palissades, waaraan de ont- hoofde, in tweeën gespleten schelvisch, geurend in den oceaandwijn, langzaam stokvisch hangt te worden.

El dorado voor visschers

Voor velen rijst intusschen deze ééne, groote vraag: waar komt al die visch vandaan, en waarom is zij zoo talrijk juist in die koude zeeën, langs die on- herbergzame kusten, in een streek, die zoo vijandig tegenover alle leven staat? Ieder jaar worden er miljoenen en mil- joenen kilogrammen gevangen en ieder nieuw seizoen komen dezelfde zwermen opzetten en tooveren ontelbare horden nieuwe zilverglanzen op den zeespiegel.

Wie op onze binnenwateren de trieste ervaringen van de vischpost kent, moet eens naar Labrador oversteken. Hier, bij ons, struikelt men aan den eenen kant over de visschers, die met veel snoeren, angels en aas in de weer zijn, maar... aan den anderen kant... geen schijn van visch. Hij moet eens daars in het Noorden in één van die «dories», één van die lichte bootjes met platten bodem stap- pen, die zich van de schoeners losmaken en er twee of drie keer per dag boordevol naar terugkeeren. Daar moet hij eens zijn angels uitgooien, die precies kleine ankens lijken. Als er veel visch is, behoeft hij er niet eens aas aan te doen, want de visschen zijn zoo schrokken, dat ze alles oppeuzelen wat op hun pad komt, ook angels zonder aas. Het tuig is nog niet uitgeworpen of men heeft al beet, den eenen reuzenvisch na den anderen en in een oogwenk heeft men een com- pleten schelvischberg aan zijn voeten.

De leek zal missschen ook aan zo'n vissscher van Labrador vragen, waarmee die miljoenen en millarden schelvis- schen zich voeden. Dat ze gevangen wor- den als ze hongerig zijn is een andere zaak, maar ze groeien en gedijen dan toch maar tot hun vierde of vijfde levensjaar en zorgen in dien tijd voor een rijk en overvloedig vleeschomhuysel. Zoo'n vissscher zal dan antwoorden, dat zij van alles eten, en dat men op geen stukken na kan raden, wat die beesten in hun maag verbergen; dat kapitein Zus

van diverse transacties. De Finsche zee- vaartmaatschappij «Suomen Hyörö Lai- ra» heeft de maatschappij «O. I. Wil- ke» overgenomen. Verder heeft zij zich de stoomers «Vides» en «Vappu» van resp. 4.000 en 2.500 ton, aangeschaft, die tot op heden het eigendom waren van de reederij Vihuri, te Helsinki. Ten- gevolge van deze fusie en de verrichte aankopen, is de tonnage van de «Suomen Hyörö Laira» met tien eenheden, metende te zamen 13.000 ton, toegenomen.

BOUW VAN VRACHTSCHEPEN VOOR ERTSTRANSPORT IN JAPAN

De ijzergietterij Yawata, die, zooals men weet, tot de Japansche parastatale ijzerwerken behoort, heeft opdracht ge- geven tot den bouw van 6 vrachtsche- pen, elk van 10.000 ton. Het eerste schip zal in November, op de Mitsubishi-werf, van stapel loopen. Deze werven bouwen bovendien ook twee bijkomende cargo's, terwijl de maatschappij Ishikawajima er vier zal construeren. De schepen zijn bestemd om de ertstransporten tusschen Noord-China, Midden-China en Japan te bespoedigen.

STENO-DACTYLOSCHOO

CREMER

2bis, Marie-Joséplaats (boven Ribby)

SNEL EN MACHINESCHRIFT - TALEN COPYWERKEN

Heropening op 8 September. Inlichtin- gen en inschrijvingen ter school van 2 tot 5 uur. Op alle andere uren bij Mej. Tilmont, 6, Oude Mijnpiaats. (351)

Onze Echo's

Zaklampen verduisteren

Het gebeurt dat onze visschers 's avonds nog het een en het ander aan boord van hunne schepen verlichten, waarbij ze soms hun zaklamp gebruiken. Ook bij het naar huis gaan worden, vooral aan de hoeken van de straten, de zaklampen aangestoken.

Mogen wij onze visschers er op wijzen dat het licht van hunne «taschlampe» moet verduisterd zijn, liefst met blauwe verf!

Wie het niet doet loopt gevaar in over- treding te worden genomen; en dat be- teekent een geldboete en afneming van de zaklamp!

Beboeien afgekapte netten

In aansluiting met ons artikelje over het beboeien van afgekapte netten, ver- schenen in «Het Visscherijblad» van 12 dezer, lezen wij hierover nader in de «Brüsseler Zeitung»:

«Daar in den laatsten tijd Belgische visschers dikwijls ongelukken opliepen door mijnen of wrakken van gezonken schepen, heeft de bezettende overheid besloten, de gevaarlijke zones voor de kutscheepvaart te kenmerken met boeien.»

Studio Lionel

106, Nieuwpoortsteenweg, 106

Specialiteit van KINDER- en HUWELIJKSPORTRETEN

(452)

Ontploffing op een Bulgaarsch schip

Aan boord van het Bulgaarsch handelsschip «Rodina» (4.158 B.R.T.), dat zich op weg naar Istanboel bevond, de- den zich plots twee groote ontploffingen voor. In de waarde van enkele minuten tijds zonk het groote handelschip. Of de bemanning zich kon redden, wordt niet medegedeeld.

Het Noorderlicht in de V. S.

Gedurende den ganschen nacht van 21 September, heeft men langshen de geheele Oostkust van de Vereenigde Staten tot in Virginia het fantastische Noorderlicht kunnen waarnemen.

De radio-uitzendingen, evenals draad- en telefoonverbindingen, waren ge- stoord.

Rijkszeesportschool

Naar de Marine-inspecteur voor de Rijksjeugdleiding Leisner, mededeelde, wordt het plan gekoesterd, na den oor- log in Stralsund een Rijkszeesportschool op te richten.

Deze school zou gebouwd worden tus- schen het oude station en het kerkhof, zoodat de leerlingen immer het mooie Stralsundsche stadsbeeld voor zich heb- ben.

Ook te Oostende ware dergelijke school van een uitzonderlijk belang.

Masut te veel

Ten gevolge van allerlei omstandig- heden, waaronder de weersgesteldheid het leeuwenaandel had, kon de gan- sche kustvloot slechts een beperkt aan- tal dagen in de afgeloopen maand uit- varen. Dit had voor gevolg dat er dit- maal een te groote hoeveelheid motor- brandstof voor onze schepen voorhan- den was, die onmogelijk in de daartoe bestemde periode kon opgebruikt wor- den!

Overlijden

Maandag overleed alhier in den ouder- dom van 75 jaar Edgard Brunet, wedu- naar van Valeria Janssens. Als visch- handelaar was de overledene een zeer bekende en sympathieke figuur in de visscherijwereld.

Op het strand

De papierbakken die op ons strand waren geplaatst werden deze week in veiligheid gesteld. Dat beteekent het einde van het zomerseizoen, maar de warme dagen die we nu nog beleven doen het ons niet geloven. Zelden was de zee zoo kalm in dezen tijd als nu!...

Blikken bokaaldeksels voor de vischindustrie

Voor het eerst in dit kwartaal kan de Hoofdvereniging voor den Duitschen Vischand, aan de onderscheidenlijke vischbedrijven, blik in zekere hoevee- liden leveren voor het aanwenden van bokaaldeksels noodig tot het innemen van kaviar, ansjovis en andere vische- ren.

Bij de aanvragen moet men voor ieder kwartaal afzonderlijk het juiste ver- bruik van deksels in kg. opgeven.

Invalideerverzekering voor de visschers

Het Deutsche Reichsversicherungsamt heeft zich in den laatsten tijd flink bezig gehouden met het volledig in orde brengen van de verordening op de rege- ling van de invalideerverzekering voor de kustschippers en kustvisschers. Naar gelang hun gemiddeld inkomen zullen de visschers in categorieën verdeeld worden. Als grondslag daartoe heeft de «Seekasse» geldend.

De inkomens werden als volgt ver- deeld: 300 - 1200 - 1800 - 2400 en 3.000 R.M.

Organisatie van den Fransen vischhandel

In Frankrijk houdt men zich thans vooral bezig met het oprichten van een alles omvattende organisatie der ge- heele Fransen vischnijverheid. De al- leenstaande verenigingen, genootschap- pen enz. zullen moeten samensmelten. Voor de departementen worden regio- nale aansluitingen voorzien. De geheele organisatie zal onder de bevoegdheid komen te staan van het Ministerie van Landbouww.

Voor de burgerlijke oorlogsslachtoffers en weduwen in de visschers-families

De N.V.B.O.I., Plantenstraat, 82, deelt mede: Volgens bekomen inlichtingen van de Nat. Kas der Oorlogspensioenen zal het onmogelijk zijn, zoo men geen aan- zienlijken achteruitgang wil hebben met de uitbetaling van den laatsten trimes- ter, de verhooging samen uit te betalen. Daarom zal de uitkeering der pensioenen voor den laatsten trimester zonder ver- hooging op den gewonnen tijd geschieden. Zoodra mogelijk daarna, zal het achter- stel van 6 maanden uitgekeerd worden.

Zweedsche scheepsverliezen

Sedert het uitbreken van den oorlog verloor het neutrale Zweden tot op he- den ongeveer 8 t.h. van haar aantal schepen. In den loop van het jaar 1940 verloor het in totaal 97 schepen met 183.200 B.R.T.

Thans wordt melding gemaakt van het zinken van het handelsschip «Sis- bua» (2000 B.R.T.). De bemanning be- staande uit 24 koppen, kon gered wor- den.

=====

Het Huis E. DEHAES, Brillen en

Foto-artikelen, 4, Westhelling Kursaal

(vroeger Kapellestraat, 25) is met 1 Ok-

tober aanstaande overgebracht: KA-

PELLESTRAAT, 54 (hoek Paulusstraat).

(467)

=====

In het bureau voor motorbrandstof

Onze visschers die op regelmatige tijd- stippen hun stookoliebonns op het stad- huus gaan afhalen, hebben kunnen op- merken dat de bedienden die in de nood- kantoren werken, het dezen winter lang niet warm zullen hebben. Deze kan- toren zijn niet toegedekt en ook niet verwarmd. En zeggen dat onze visschers graag ergens binnen gaan in den winter om zich wat te verwarmen. De aanvraag om deze kantoren volledig in te richten werd dan ook inediend.

V. T. B. taallessen

Op Zondag 28 September herbeginnen de lessen. In 't Spaansch, van 9 tot 10 u.; in 't Duitsch, van 10 tot 11 u.; in 't En- gelsch, van 11 tot 12 u. De lessen worden door bevoegde leerkrachten gegeven in de school der Wittenonnenstraat.

Inschrijving bij den plaatselijken ver- tegenwoordiger van den Vlaamschen Toeristenbond, A. Vervaeke, Jozef II straat, Oostende, à 20 fr. voor een reeks van 12 lessen.

Reeders, nijveraars en handelaars hebben er belang bij deze lessen te vol- gen.

Ten voordeele van de Deensche zeelitteratuur

De Deensche gewezen zeekapitein H. C. Lundgren heeft aan de Deensche auteurs-vereniging een legaat van 100.000 kronen vermaakt met de bepa- ling, dat het in de eerste plaats moet worden gebruikt voor de auteurs die over het volk van de zee schrijven en de be- langstelling van de jeugd voor het zee- leven hebben verhoogd.

Lundgren was de zoon van een sla- gersgezel en als scheepsjongen begon- nen. Tijdens den wereldoorlog had hij veel geld verdiend. Zijn belangstelling ging echter niet alleen naar de zee, ook boeken wisten hem te boeien. Zelf heeft hij enkele gedichten geschreven.

De walvisch door den oorlog van uitroeiing gered

De walvisch levert een groote hoevee- lheid zeer bruikbare grondstoffen op. Amber bijvoorbeeld. Alsook 50 t.h. vet- stoffen van le kwaliteit, die zeer op prijs worden gesteld in de apotheke- rij en bij de vervaardiging van reukwerk- artikelen.

Ook was de walvischjacht een goed ingericht bedrijf geworden, waarvan de toerusting hooge kapitalen vastlegt. Met het gevolg dat die jacht, om renderend te zijn, zoo'n uitbreiding nam, dat de walvisch met uitroeiing bedreigd was. Men bedenke dat in de zuidelijke zeeën alleen in een kwart eeuw niet minder dan 200.000 walvissen werden gevan- gen en gedood.

Aan dit bedrijf is echter door de krijgsvorrichingen op zee voor een tijd een einde gemaakt, zoodat het aan den oorlog is dat de walvisch althans voor- loopig zijn voortbestaan te danken heeft.

Pierre

LANNNOYE-VANTYGHEN

ZEILMAKER

★ Gelast zich voor alle werk : zeilen, zonnestoors, bachen, enz.

Overvloedstraat, 76 - Oostende

Handelsregister 9390

(25)

Bevoorrading in aardappelen voor de schippers

De h. Secretaris-generaal De Winter deelt mede: Ten einde de schippers in de mogelijkheid te stellen een voorraad aardappelen voor tien maanden of een gedeeltelijke voorraad samen te stellen, wordt het hun toegelaten zich recht- streeks bij den producent te bevoorraden over geheel het land. Dienvolgens mag de machtiging tot levering en vervoer afgeleverd worden door een gemeente hunner keuze. Vanzelfsprekend moet de producent het arrondissement bewonen, waar de gemeente gevestigd is, die de machtigingen heeft afgeleverd.

Om alle misbruik te voorkomen, zul- len de gemeenten zich steeds vergewis- sen van de identiteit der aanvragers, en tevens de aardappelkaart, met een verklarende nota, aan de gemeenten die ze afleverden terug te sturen.

Spoorloos verdwenen

Over den h. Omer Mahieu, de uitste- kende bediende der garniaalij in de Stedelijke vischmijn, deed Dinsdag het gerucht de ronde dat hij spoorloos ver- dwenen was! Een groot verhaal was reeds spoedig rond dit feit gevormd toen men vernam dat hij 's morgens onder een auto was terecht gekomen, en zoo ernstig gekwetst werd dat hij naar huis moest worden gebracht.

Aan zijn talrijke vrienden kunnen we mededeelen dat zijn toestand geen on- rust wekt.

Oorlogsschade

In opdracht van het Provinciaal Com- missariaat voor 's Lands Wederopbouw worden, door de Handelskamer van het Arrondissement Oostende, inlichtingen gegeven aan de geteisterde bevolking van het gebied Groot-Oostende betref- fende het invullen der formulieren voor oorlogsschade.

De formulieren in kwestie zijn te ver- krijgen (naarmate beschikbaarheid) op het Secretariaat der Handelskamer i. Vandersweepleaats, Oostende.

Dit is ook het geval voor al onze vis- schers en vischandelaars.

Notariële en andere Aankondigingen

Studie van den Notaris
VAN CAILLIE
te Oostende, 6, Kapucijnenstraat.

INSTEL
van
Een groot woonhuis
met aanhoorigheden

ZAAILAND, WEILAND en BOSCH
te **ROKSEM** (Gaffelhoek)
te samen groot 3 Ha. 52 a. 65 ca., verdeeld in 4 koopen.
Voor de verdeling van de koopen, plan en ligging, zie affiche.
Alle inlichtingen zijn te bekomen ter studie van den werkenden notaris. (436)

Studie van den Notaris
VAN CAILLIE
te Oostende, Kapucijnenstraat 6.

Den MAANDAG 6 OCTOBER 1941, om 3 uur namiddag in het Café «Prins Boudewijn», 22, St. Sebastiaanstraat, Oostende:

TOESLAG
van
GEMEENTE ROKSEM

1. Woonhuis
Brugschen steenweg, 11, en 1 Ha. 49 a. 20 ca. ZAAI- EN WEILAND.
Ingesteld: 103.000 fr.

2. Partij bosch
innewaarts Brugschen steenweg, groot 43 a. 20 ca.
Ingesteld: 10.000 fr.

3. Partij zaai- en weiland
Brugschen steenweg, ook kunnende dienen als bouwgrond voor gedeelte, groot 1 Ha. 44 a. 35 ca.
Ingesteld: 131.500 fr.

4. Partij zaailand
Brugschen steenweg, kunnende dienen als bouwgrond, groot 15 a. 90 ca.
Ingesteld: 26.000 fr.

Recht van samenvoeging, zie plan op affiche.
Alle inlichtingen ter studie. (469)

Agence Ch. Seys
Rogierlaan, 21 Oostende.

TE KOOP:
Schoone Villa, Maria Theresiastraat. Prachtig huisje, bij Catharinaplaats. Kleine Villa, Opex, 85.000 fr. Rapportvilla, Av. de la Reine, 4 appart. Str. water. Gr. hof. 340 m2. Handelshuis, bij Leopoldplaats. Schoon huisje, Nieuwpoort stw., Mariakerke. 205 m2. Werkmanshuisje, Breedene. Schoon Heerenhuis, center van stad. Schoone rapportvilla, Zeedijk bij Pal. hotel. Alle confort. 300.000 fr. Prachtige Villa, Zeedijk, Oostende. Hotel-Pension, bij Zeedijk, 35 kamers. Gemeubeld Hotel, Zeedijk, Middelkerke. 45 kamers. Alle confort. 2 schoone villas, Mariakerke, 164 m2. Bouwgronden te Breedene, vanaf 18 fr.; Oper vanaf 80 fr. de m2; bij Zeedijk te Mariakerke 225 fr. de m2; Tarwestraat, enz.

TE HUUR:
Huizen: St. Sebastiaanstraat, St. Peterburgstraat, Sportstraat nr. 3, enz.

DRINGEND TE KOOP GEVRAAGD:
Handelshuizen, burgershuizen, enz., groot en klein, in en buiten stad. (468)

De Visscherij in Holland

Vaststelling der prijzen van mosselen

Een besluit van 13 September 1941 stelt de maximum verkoopprijzen vast voor mosselen.

Deze verkoopprijs luidt:

	(1)	(2)	(3)	(4)
B 2e soort	53,30	73,30	103,30	185 fr. p. kg. (ongeknipt)
B 1e soort	56,60	76,60	106,60	2,50 fr. p. kg. (geknip)
A	60,75	80,75	110,75	

Het verpakkingsmateriaal voor verse mosselen, dat slechts éénmaal gebruikt of niet geretourneerd kan worden, mag tegen inkoopprijs worden aangerekend.

Op alle facturen van handelaars moeten de verpakkingskosten voor verse mosselen **afzonderlijk** en duidelijk omschreven worden.

Aan verbruikers mogen geen kosten van verpakking van verse mosselen aangerekend worden.

Gekuipte mosselen mogen slechts van één gulden per 100 kg. verhoogd worden.

Ook voor de verwerkte mosselen in gel, tomatensaus, in azijn, zijn bijzondere prijzen vastgesteld.

(1) Max. verkoopprijs voor het Centraal Verkoopkantoor van Mosselen, per ton van 100 kg.
(2) Max. verkoopprijs voor en groothandelaar per 100 kg. ongeknipt, incl. alle bijkomende kosten, doch excl. verpakking; af plaats van verzending.
(3) Max. verkoopprijs voor den tusschenhandelaar per 100 kg. ongeknipt, bij levering franco station van bestemming.
(4) Max. verkoopprijs voor den kleinhandelaar netto à contant.

ZOEKLIJCHTJES

BOOT TE KOOP: lengte 9,50, breedte 2,95 m., in zeer goeden staat, volledig uitgerust, nieuwe mazoutmotor van 11 H.P., twee garnaalkorren. Schrijven bureel van het blad onder nummer (470)

MOTORBOOT TE KOOP: 12 m. lang, 3,10 m. breed, kiel 10,5 m. Benzinemotor Penta 26 H.P., alles in goeden staat. Voor inlichtingen: H. de Groot, Handelstraat 15, Antwerpen. (465)

COIFFEUR vraagt halve gast heeren en dames. Zich wenden: «Coiffeur Edgard», 10, H. Serruyslaan, Oostende (464)

MEN VRAAGT goede meld, kennende burgerkeuken. Z. w. 12, Alfons Pieterslaan, Oostende, vóór 11 u. 's morgens. (466)

DRUKKER begeert handpers te kopen, liefst formaat Colombar. Offerte met prijs: E. Vanden Busche, Hoogstraat 22, Brugge. (463)

TE VERKOOPEN: Mazoutmotor van 10 P.K. Zich wenden: IJzerstraat, 53, Blankenberge. (462)

TE KOOP: Garnaalboot met alle vischtuig, lengte 8,50 m., breedte 2,25 m., diepte 1,40 m., met marinemotor benzine van 14 P.K. merk Benz. Zich wenden: Leflingestraat, 62. (422)

TE HUUR GEVRAAGD: Kleine Villa of woning of klein pachthof met garage of stalling, omstreken Oostende. Schrijven bureel J.E.F. 21. (430)

WENSCH TE KOOPEN per okkasie: een pupier (schrijftafel). Aanbiedingen bureel blad onder nr. 356. (356)

GOEDE DACTYLO vraagt plaats. Voorwaarden opgeven aan het bureel van het blad onder nummer (352)

TE KOOP: Schoon dik spiegglas, grootte 150 cm. lang en 47 cm. breed. Zich wenden bureel van 't blad. (288)

TE KOOP aan voordelige prijzen, verschillende loten bouwgrond gelegen: 1 lot van 6.00 voorgevel, 92 m2 in de Zwallowenstraat; 1 lot van 5.50 voorgevel, 92m2 in de Tarwestraat; 1 lot van 100 m2 in de Honoré Bergersstraat; 1 lot van 240 m2 in de Leflingestraat. Voor inlichtingen te begeben: **18, KONINGINNELAAN, Oostende** (448)

GELDPLAATSING, uitstekende waarborgen, hooge interesten. Schrijven bureel van het blad. (256)

IK BETAAL DEN HOOGSTEN PRIJS

voor rijtuigen, kamions, kamionnetten, niet in het gebruik of beschadigd. Achterdeel, Chassis, Resorts en banden in gelijken welken staat. In het bijzonder Chevrolet. Schrijven: Willy Goes, Nieuwpoortsteenweg, 460. Oostende. Begeeft zich ten huize. (445)

LIMONADEFABRIEK «CROWN»

E. Vanderstraeten
Metersstraat, 18 — Oostende
Handelsregister Oostende 3040

CROWN CITRON
CROWN LIMONADE
CROWN ORANGE
Bijzondere prijzen voor voortverkoopers (126)

Standaardiseering van Scheepstypen

In «Europa-Kabel» schrijft Ir. E. van Dieren te Rotterdam, over «Standaard-schepen».

De schrijver verwijst naar de in den wereldoorlog 1914-1918 opgedane ervaringen. Reeds toen was als gevolg van het grote aantal tot zinken gebrachte schepen de behoefte aan «standardschips» evenals «fabricated ships» ontstaan.

De «standard ships» waren eenvoudige vrachtschepen, die in series werden gebouwd. Het aantal scheepstypes kon hierdoor tot een minimum worden beperkt. Bij de «fabricated ships» ging het om gestandaardiseerde schepen, waarvan de onderdelen door verschillende fabrieken die anders geen schepen bouwden, werden vervaardigd. De werven konden den bouwtijd der schepen hierdoor aanzienlijk bekorten. De kwaliteit van deze «oorlogskindere» was destijds echter in ieder opzicht slecht te noemen. Een standaardship bv. dat door een Nederlandsche rederij was gekocht, moest na één reis te hebben gemaakt, dokken, tenelnde tienduizenden klinknagels te laten vernieuwen.

Ook heden, nu vele schepen ondergaan bestaen er weer een levendige vraag naar standaard-schepen, vooral van de zijde van Noord-Europa. Deze schepen zijn echter niet voor den oorlog, doch voor den vrede bestemd.

Ook in de Nederlandsche vakpers is de gedachte van de standaardiseering van de scheepstypen aan de orde van den dag. Hierbij valt op dat de werven meer neiging vertoonen tot standaardiseering over te gaan dan de reeders-deskundigen.

Vergelijk men de schepen van een bepaald type van vandaag met die van tien of twintig jaar geleden, dan valt er een enorme technische vooruitgang waar te nemen. Wil de standaardiseering tot het gewenschte resultaat leiden dan zal een goede samenwerking tusschen de reeders enerzijds en met de werven en hun leveranciers anderzijds noodzakelijk zijn. De standaardiseering kan bovendien niet te star zijn, en alleen in die gevallen worden toegepast, waarin verkorting van den bouwtijd en besparing op de bouwkosten kunnen worden bereikt.

Oorlogsschade aan Binnenvaartuigen

De Commissaris-Generaal voor 's Lands Wederopbouw deelt mede:

Bij toepassing van het besluit van 15 Februari 1941 werd te Brussel de Commissie voor vaststelling en schatting der schade, ingesteld.

Zij zetelt op het Justitiepaleis, te Brussel, waar eveneens de griffie werd ondergebracht.

De Commissie is bevoegd voor de vaststelling en schatting van:

1) alle schadegevallen, welke zich hebben voorgedaan in de provincie Brabant;

2) de schade toegebracht in België aan binnenvaartuigen, voor zoover zij de 25.000 fr. niet te boven gaan;

3) de schade, welke in het buitenland aan Belgische binnenvaartuigen werd toegebracht.

Alle aanvragen, ingediend op speciaal daartoe ter beschikking gestelde formulieren, moeten in dubbel exemplaar door de getelsterden rechtstreeks worden toegezonden, onder aangevend cmslag, aan de griffie van de Commissie voor vaststelling en schatting der oorlogsschade aan binnenvaartuigen, Justitiepaleis, Poelaertlein, te Brussel.

Voor het bekomen der formulieren en voor alle nadere inlichtingen wende men zich tot de provinciale Commissariaten voor Wederopbouw, gevestigd op hiernavolgende adressen:

Provincie Antwerpen: Meir, 24, te Antwerpen; Brabant: Louisalaan, 135, Brussel; Oost-Vlaanderen: St. Pietersnieuwstraat, 55, Gent; Limburg: Martelarenplein, 40, Hasselt; West-Vlaanderen: 63, Dornikstraat, Kortrijk; Luxemburg: 10, avenue Nothomb, Aarlen; Henegouwen: Boulevard Dolez, 31, Bergen; Luik: Quai de Rome, 139, Luik; Namen: Aven. Cardinal Mercier, 49, Namen.

Transportvoerders

GOHIN - Poulenc

(Kolen geleverd per contract)
HET IS DE EENIGE MANIER OM TE BLIJVEN RIJDEN.

ALGEMEENE VERDEELER:

Garage Maritime - Em. De Clercq

15A, de Smet de Nayerlaan OOSTENDE (384)

Op Thuisreis

door H. BRYs

De O.66 loopt op haar gemak vóór den wind. De motor doet het dek en het want in een regelmatig tempo trillen.

Frans Zonnekeyn, de schipper, staat bij den roerganger. Hij heeft zooveel de koers op het kompas nagezien. Op de oude Brunten, die het rad losjes door zijn harde hand laat spelen, kan hij echter vertrouwen. Die zal wel zijn best doen om rap te sturen, hij verlangt er immers ook naar zo snel mogelijk te huis te zijn.

Het buitenboord water van den motor maakt «schuimijtes» die snel langs den boord van het schip varen en zich mengen met het ziedende zog van de schroef. De «Ruischer» ligt reeds achter den rug. De korte krabbeling van het water over de zandbank is weer in een lichte deining uitgeleden.

Jan Velghe, de scheepsjongen, die oogen heeft als een «genke», heeft het eerst van allen schervogels gezien. Thans scheren deze landvogels, de koten en de klaaien, over de sloep.

Zonnekeyn is tevreden. De vangst is goed geweest, al stond er reeds veel zee op de Witte Bank. Het zal wel de laatste maal zijn, dat hij dit jaar deze visscherijgrond heeft opgezocht. Het kan er te geweldig spoken in den Winter. Brunten die schijnbaar de gedachten van den schipper raadt, merkt dan ook op dat de koude reeds in het water zit. Frans knikt. Van nu af aan zal het niet goed meer zijn op de Witte Bank. En hij denkt aan de O.143, die er nooit van terugkeerd is. Zijn nieuw schip zal hij er niet aan wagen, al is er dan ook nog zooveel te verdienen.

Deze reis zal ook reeds een aardige frank opbrengen. De markt was gisteren goed. Er is zelfs veel kans dat de visch morgen nog beter gemiddeld wordt, want veel booten zijn er niet te verwachten en den Woensdag is er altijd veel vraag. «Hebben wij het schip al gehad?» roept de motorist vraged. Hij heeft niet bemerkt dat zij het vuurschip reeds gepasseerd zijn.

«Ne! Potje Blek heeft zeker weer eens een wacht opgezegt!» roept Jan Velghe smalend. Thans kan het immers geen kwaad meer de motorist een beetje te saren, nu hij toch van zijn functie als kok ontheven is, dezen avond zitten zij toch thuis, bij moeder aan tafel.

Aan slapen denkt Charles Verbiest, de motorist, echter niet. Hij heeft zich eens terdege gewassen en geschoren. De eerste maal sedert hij afreis, veertien dagen geleden. Thuis wacht hem zijn vrouw en zijn eerste kind, misschien. Konden zij maar intijds de haven binnenlopen. Hij zou toch zoó graag de geboorte van zijn eersten zoon willen bijwonen.

Brunten grinnikt. Hij begrijpt de onrust van Charles wel, doch mijpachtend spuwt hij zijn zwart slijkspeeksel naast zijn rechterklomp, bij een visschers-vrouw komt het altijd wel terecht. Van kinderen hebben zij geen schrik.

«Hé! Brunten, je lost van je roer!» roept Jan treiterend.

«Wacht, snootap!» schreeuwt Brunten woedend. «'k Zal je leeren met een oud mensche te lachen!» en dreigend zwaait hij met zijn vuist naar den scheepsjongen, die op dek zijn kop aan 't schrobben is.

«Wat is dat? Oostende rept zelf de O.166 op. Dat moet iets belangrijks zijn; en schuw glijdt Jan Velghe achter den rug van Brunten de trap af. Hij wil het nieuws de eerste van al weten. Gelukkig voor hem heeft Zonnekeyn hem niet bemerkt. De schipper staat vóór het apparaat met zijn rug naar de trap en Jan heeft zijn klomp op dek laten staan.

Opeens gilt Jan het uit; vliegenvslug schiet hij zich achter Brunten aan dek en loopt naar het «foesel».

«Potje Blek!» brult hij. «Potje Blek! 't Is een velo zonder pomp!» en krampachtig lachend laat hij zich op zijn rug vallen en stampt met de beenen in de lucht, zoodat zijn klompen rinkelings langs zijn hoofd op dek neerbonzen.

Op zijn gillen zijn de drie mannen buitengesprongen, wijl Jan, immer schaterend, gilt:

— 't Is een velo zonder pomp!
De schipper is ook aan dek geklommen en knikt naar Charles.

Brievenbus

FR. VERLAAT, VEURNE.

Wij begripen uw verwondering, maar daar kunnen wij voorloopig niets aan doen, daar het onze schuld niet is.

ESTAR, CHARLEROI.

Wij zijn het met U eens, lasschen alle nuttige artikels in, zoolang ze niet aan persoonlijkheden doen en bedanken U voor uwe trouwe medewerking aan ons blad.

U wilt Reeders, Visschers, Vischhandelaren en Scheepsbouwers, kortom allen die bij den vischhandel en de rederij zijn geïnteresseerd, bereiken?

Aarzelt niet! De aangewezen weg voor U is: een advertentie in «Het Visscherijblad». Ge bereikt dan hen, die ge bereiken wilt.

De tarieven zijn uiterst billijk en het resultaat zal U verwonderen.

Wilt ge iets koopen of verkoopen?

ADVERTEERT DAN IN Het Visscherijblad

Hoogwater te Oostende

Volgens ministerieel besluit moeten er 1000 VRACHTWAGENS PER MAAND met gasgeneratoren uitgerust worden. AARZEL NIET EN VERSCHAF U EEN

OKTOBER
1 W 9.15 21.48
2 D 10.15 22.40
3 V 11.02 23.23

MARKTBERICHTEN

VISCHAAIVOER GEDURENDE DE WEEK VAN 14 TOT 20 SEPTEMBER

Vischsoort	OOSTENDE	NIUWPOORT	BRUGGE	ZEE- BOUCHAUTE	BLANKEN- BERGE	Totaal
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Garnaal:	14.469	5.889	13.876	3.645	10.627	49.455
Platvisch, schul en bot:	5.143	2.370	120	—	1.566	9.199
2e soort	2.683	2.475	66	—	955	6.188
Gr. platvisch:	933	362	4	—	155	1.454
Tong (kleine):	964	—	—	—	188	1.152
1e soort	25	10	2	—	27	64
2e soort	48	27	16	—	57	148
3e soort	89	158	43	—	111	401
Groote schul:	572	3.339	45	—	137	4.151
Tarbot en griet:	1	4	—	—	—	5
Rog:	19	404	—	—	—	423
Groote bot:	623	2.406	73	—	576	3.678
Gul:	2	—	—	—	1	3
Kleine wijting:	870	1.647	—	—	—	2.517
Hond en haal:	—	91	—	—	—	91
Krabben:	—	—	—	740	—	740
Totaal aankoopcijfer:	fr. 280.583,—	238.592,30	145.441,—	38.212,—	156.136,75	869.595,80

Van het strand werd 949 kg. garnaal, 7 kg. platvisch en 58 kg. groote schul aangevoerd, verkocht voor 10.630,75 fr.

Aantal vischdagen: Oostende 5; Nieuwpoort 4; Zeebrugge 6; Boekhout 5; Blankenberge 4.

ANTWERPEN

VISCHTOEVOER

Bedeeling van visch in de mijn te Antwerpen gedurende de week van 15 tot 20 September:

Belgische visch	Kg.	fr.
Bot	201	3.859,20
Plaids	403,5	9.492,—
Schar	2.642	32.311,20
Tong	88,1	4.688,40
Totaal:	3.334,6	50.350,80

GENT

VISCHTOEVOER

Aanvoer te Gent gedurende de week van 14 tot 20 September:

Versche visch 2,30 kg.; hardmosselen 6.500 kg.; krabben 490 kg.; garnaal van Bouchoute 2.448 kg.; ingelegde visch waar 2.189 bokaaltjes.

Dit alles aan de officieel vastgestelde prijzen.

Nederland's positie ten opzichte van de ontwikkeling der snelvriesconservenindustrie

In vorige artikelen is een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de snelvriesconservenindustrie in Amerika en van de ten dele ten uitvoer geleide plannen tot opbouw van een dergelijke organisatie in Duitschland. Wij nemen uit deze artikelenreeks van Mr. H. J. Onnes in de Economische Statistische Berichten thans over een beschouwing over de betekenis van de ontwikkeling van zulk een industrie voor Nederland.

Het ligt voor de hand dat Nederland groot belang heeft, niet in de eerste plaats bij een eigen snelvriesconservenindustrie, maar vooral bij de ontwikkeling van dergelijke industrieën met eigen distributie-apparaat in naburige landen. De producten toch, die voor verwerking in de snelvriesconservenindustrie in aanmerking komen en geëxporteerd kunnen worden, zijn vrijwel alle voortbrengsten van die takken van agrarische produktie, die steeds een aanzienlijk grotere opbrengst geven dan ons eigen land verbruikte, en die dan ook de laatste jaren voor den oorlog met afzetmoelijkheden hadden te kampen. Groente en fruit twee zeer belangrijke grondstoffen voor de snelvriesconservenindustrie, worden door den hoog ontwikkelenden tuinbouw in verschillende streken van ons land in overvloed en in prima kwaliteit voortgebracht. Onze intensieve veeteelt levert vleesch en boter, beide geschikt voor verduurzaming door middel van het snelvriesproces. Van onze pluimveeteelt komt niet slechts het gevogelte daarvoor in aanmerking, maar evenzeer de eierschuur, voor zoover die voor bakkerij- en industrie-doelenden dient; al zal de Nederlandsche ei door zijn bijzondere kwaliteiten en daardoor gemotiveerde kwaliteitskosten aangewezen blijven op den afzet voor de versche consumptie.

En tenslotte heeft de nationale visscherij, waarvan de verouderde uitrusting en de dientengevolge noodlijdende positie slechts door een gelijktijdige modernisering en rationalisatie van zowel het vangst- als het verwerkings- en het distributie-apparaat, kan worden verbeterd, het grootste belang bij, zelfs het recht op de toepassing van deze moderne wijze van conserveeren. Hier is men ons niet alleen in Amerika, Japan en Duitschland, maar ook reeds in Engeland voorgestaan. Naar het voorbeeld van de drijvende walvischfabrieken is zelfs een groot schip uitgerust, met een gecombineerde vischmeel- en snelvries vischlijstfabriek met vriesopslagräume, waardoor van verafgelegen vischgronden, noordelijke zoowel als zuidelijke, de visch volkomen versch kan worden aangevoerd.

Hoewel de ontwikkeling en ook de eigen praktijkstudie in Amerika juist bij visch een aanvang nam, zal allereerst het meest actuele Nederlandsche belang: de groente- en fruitverwerking in Nederland, worden bezien. De betekenis van een snelvriesconservenindustrie op breedend grondslag is voor Nederland intusschen evident.

In de zoeven genoemde artikelen over de ontwikkeling in Amerika en Duitschland is geconstateerd, dat een aantal factoren op de ontwikkeling van dit bedrijf een stimulerenden invloed uitoefenen, zelfs voorwaarden zijn voor die ontwikkeling, en dat de groei van het bedrijf op zijn beurt weer invloed op andere bedrijfstakken kan hebben. Voor een juist overzicht heeft het zin deze punten nog even in het kort te resumeren.

Factoren, die de ontwikkeling van de snelvriesconservenindustrie bevorderen.

De allereerste factor, die de ontwikkeling van de snelvriesconservenindustrie mogelijk heeft gemaakt, is van technischen aard: het behoud van de natuurlijke eigenschappen van het volrijpe, bederfelijke product van de allerbeste kwaliteit, ondanks vervoer over langen afstand of opslag gedurende een seizoen. Daardoor opent de snelvriesconservenindustrie een perspectief, dat niet binnen het bereik van andere conserveeringsmethoden ligt. Het product van

Muziekinstrumentenfabriek

WYNSBERGHE IVAN

Wettig gediplomeerd

Garenmarkt, 30 -- BRUGGE

Eerste klasse fabrikatie — Allerhande herstellingen — Groote keus blaas-, snaarinstrumenten, accordeons, phono's.

(132)

IJZERWAREN - QUINCAILLERIE

Jack DELANGHE

Nieuwpoortse Steenweg, 34

INGEZONDEN

De Rechte Lijn!

Dank zij de bevoegdheid en vooral de onverpoosde werking der leiders der bedrijfspiegroeping «Weekdieren» is men er toch in gelukt, versche mosselen in te voeren. Dit is voorwaarde eene eerste overwinning die naar waarde dient geschat te worden. Wat de verdeling betreft, mag er gezegd worden dat het nijverheidscentrum van Charleroi (ongeveer half miljoen inwoners) op redelijke wijze in aanmerking kwam.

Het succes was «enorm» en die feestelijkheid kan met reden «de blinde in-trede der mosselen» genoemd worden, want eene ruime schotel echte mosselen, zonder zand en vooral zonder zegelgaten, was immers voldoende om in menige nederige werkmanswoning het «morale» te verheffen en het vertrouwen in de toekomst aan te wakkeren.

Onder oogpunt van bevoorrading dient alle kritiek uitgesloten, doch voor wat de handelsordering betreft?... daar schijnt iets aan te haperen, maar met een weinig overleg en goeden wil, kan daar voorzeker aan verholpen worden. Inderdaad, de beroepsvisch(klein)handelaars vragen zich met reden af, waarom, kruideniers, fruit- en groentehandelaars, frituriers, drankhuizen, enz. die tot andere groeperingen behoren, zich niet met hunne eigene zaken bezig houden, en het er op aanleggen zich als indringers aan te stellen en de bitter magere winst of het brood van anderenmans tafel weg te kapen. Nochtans, de ware vischhandelaars verkopen noch dranken, noch zeep, noch vijgen, enz., zoodus? Het is dus slecht aan te nemen dat men zulke handelwijzen van hoogerhand zal blijven dulden. Ofwel is er misverstand, ofwel acht men de beroepsvischhandelaars onwaardig of onbekwaam de waren die hun eigen zijn, zelf aan den man te brengen. Die laatste veronderstelling is totaal onmogelijk, aangezien de leiders en ook de verdeelers die allen bekwaame vischhandelaars zijn toch hunne eigene vakgenooten niet kunnen miskennen, om eenige butzoekers die van alle hout pijlen maken de gelegenheid te geven eene leemte in het vischhandelaarsvak systematisch uit te buiten.

De handelsordering is weliswaar eene kiese zaak, doch met steeds om den pot te draaien komt men tot niets. De toekomst van de visch(klein)handelaars staat op het spel, het komt er dus op aan de kortste weg te kiezen, en dat is: DE RECHTE LIJN!... Visch en ALLE vischproducten, dus ook melken, gekookte en gezouten haring en stokvisch (als er is) verkoopt men bij de beroepsvischhandelaars... en nergens anders!

Willen is kunnen! Inderdaad, een ernstig stukje «reglement» van hoogerhand zou volstaan om kort en bondig alles recht te maken wat krom is. Nu... of nooit.

Estar.

HANDELAARS II

Om uw WAREN aan onze trouwe lezers bekend te maken, plaatst een aankondiging in

Het Visscherijblad

De Toekomstige Organisatie van den Vischhandel in België

door JAN VAN HAL

(Slot)

Een doelmatige propaganda dringt zich dus op; de Propagandavereniging voor vischverbruik dient in de mogelijkheid te worden gesteld haar propaganda- en vulgarisatiewerk voort te zetten: uitgave van een nieuwe brochure waarin de voedingswaarde van de verschillende vischsoorten wordt aangeduid en de talrijke manieren van bereiden, het inrichten van voordrachten en kooklessen; propaganda bij middel van plakbrieven waarbij de aandacht getrokken wordt op de goedkoopste vischsoorten, met aanduiding van de afvalen; de bereiding dier vischsoorten mag niet kostelijk uitvallen; de goedkoopste kostprijs van een gerecht is van kapitaal belang; men moet er eveneens zorg voor dragen dat de bereiding van den schotel, voor de huisvrouw, niet te ingewikkeld wege; men moet aan de jeugd die de huishoudklassen volgt, de waarde der visch leeren kennen evenals de goedkoopste en degelijke manieren van bereiding. Het zijn de goedkoopste vischsoorten waarvoor propaganda dient te worden gemaakt en die in de voeding van de bevolking moeten worden gebracht.

Onze buitengemeenten zijn over het algemeen zeer uitgestrekt en hierdoor komt het, dat de huisvrouwen zich niet gaarne verplaatsen om zich naar een vischwinkel te begeven; voor deze gemeenten is het dus aan te raden het huidige systeem van leurahandelaars die van deur tot deur gaan, te ontwikkelen en gezond te maken, op uitdrukkelijke voorwaarde nochtans, dat de koopwaar van eerste kwaliteit wege, degelijk verzorgd en goed gepresenteerd; deze handelaars, die dienen te werken onder controle, zouden moeten verblijven houden in gemeenten die door de spoorwegen bediend worden; er zijn vele gemeenten in ons land die gelegen zijn op 6 km. en nog meer, van de dichtstbij zijnde statie.

In vele onzer buitengemeenten zou het bestaan van een vischwinkel trouwens onmogelijk zijn, aangezien het zaken-cijfer beperkt is; de verkoop van deur tot deur zou daarbij de volgende niet te miskennen voordelen opleveren:

- 1) deze manier van verkopen beantwoordt aan de lokale noodwendigheden;
- 2) zij vereischt een minimum van onkosten;
- 3) zij is een doeltreffende en permanente propaganda, op voorwaarde dat men al de verkopers begiftigt met eenzelfde modelkaartje voorzien van dezelfde opschriften en prijzientabellen, en met de vermelding waarbij men laat uitkomen dat het gaat over een georganiseerd en gecontroleerd verkoop.

Aangezien de visch een voedse is dat zoo gemakkelijk bederft, dient men meer beroep te doen op de koel- en bevrooringsystemen, en zulks van af het oogenblik dat de visch gelost wordt, of nog beter, aan boord van het schip zelf. Indien de koopwaar in isothermische wagens wordt aangebracht, zou het dus voor de voortverkopers voldoende zijn (één enkele per streek) in het bezit te worden gesteld van een kaartje, van gelijk model en kleur, en van een ge-

De Ordening van den Kleinhandel in Visch

In ons vorig nummer deelden we mede hoe, om misbruiken te keer te gaan, door een onzer bevoegde stedelijke ambtenaars, den heer Louis Reizen, destijds commissaris-hoofd van onze vischmijn, een ontwerp van reglement werd opgesteld inzake den verkoop in 't klein van visch en garnaal te Oostende.

Dit reglement luidt:

Art. 1. — De vischleiders (sters) worden door de «Aankoopcentrale der Groothandelaars der Kust» aangenomen op voorwaarde dat zij in regel zijn met de Staats- en gemeentelijke bepalingen op het stuk.

Art. 2. — Zij hebben voor opdracht het Stadsbestuur bij te staan ten einde de Oostendse bevolking te bevoorraden in vischproducten.

Art. 3. — Met dit doel zullen zij in de mate van het mogelijke door de «Aankoopcentrale» gedeeld worden om te leuren en te verkopen aan de vastgestelde maximumprijzen.

Art. 4. — Zij zijn gehouden de stads-gedeelten of straten te doortrekken die hen door het Stadsbestuur, in overeenstemming met de «Aankoopcentrale», aangewezen worden.

Art. 5. — In de eerste plaats moeten zij zorg dragen dat de bewoners van de hun aangewezen straten worden gedien vooraleer de voorbijgangers te dienen.

Art. 6. — Aan geen spijls- of handelshuizen mag door de leiders (sters) geleverd worden, daar het aandeel uitsluitend voorbehouden is aan de privaathandelingen.

Art. 7. — Per huisgezin mogen geen grotere hoeveelheden verkocht worden dan één kilo, tenzij mits bijzondere toelating vanwege den Controldienst.

Art. 8. — Het is streng verboden met andere zeeproducten te leuren dan deze door de «Aankoopcentrale» ter beschikking gesteld.

Art. 9. — De leiders (sters) die zouden tekort komen aan bovenaangehaalde verplichtingen, kunnen voor bepaalde of onbepaalde tijd van de verdeling uitgesloten worden.

Art. 10. — De leiders (sters) en verkopers die zouden te klagen hebben over de handelwijze van den eenen of den anderen in verband met de huidige reglementbepalingen, mogen zich wenden tot den Stadscontroleur, Gerechts-hof (Bureau van de Vischmijn).

Art. 11. — Mits toelating van het Stadsbestuur, en in overleg met de «Aankoopcentrale», is de Stadscontroleur gemachtigd alle bijvoegelijke maatregelen te treffen die hij nuttig oordeelt om de bevoorrading der Oostendse gemeenschap in de hand te werken.

Daaraan werd een ontwerp toegevoegd waarbij de gemeente verdeeld wordt in dertig blokken, waarvan de blok omgeven door de Visscherskaal en Kerkstraat in haar geheel aan den leurahandel wordt ontzegt, daar in dezen blok niet minder dan elf vischwinkel gevestigd zijn.

Dit ontwerp werd naar het schijnt aan de Corporatie overgemaakt, waar het tengevolge van redenen welke ons onbekend zijn, nog niet in praktijk schijnt gesteld.

Afwachten is dus de boodschap.

De Haven van Gent

(Zie «Het Visscherijblad» van 5, 12 en 19 September).

Binnenvaarthaven

Eindelijk dient Gent bijzonder vermeld te worden als binnenvaarthaven. Om haar stijgend belang als dusdanig te staven zal het volstaan te zeggen dat in 1913, 7.907 binnenschepen met 2.428.216 tonnamaat, havenrechten betaalden.

In 1930 kwamen er binnen Gent 16.076 schepen met 6.187.669 tonnamaat verrichtingen uitvoeren.

In 1937 steeg dit getal tot 19.218 eenheden met 7.433.971 tonnamaat.

Er mag gezegd worden dat ongeveer 55 % van het haventrafiek aangebracht of weggehaald wordt per binnenschip. Als Belgische Rijnhaven neemt Gent de tweede plaats in; zij verzekert 15 % van het totale Belgische Rijnverkeer.

De toekomst

Over de toekomst der haven van Gent zullen we later uitwelden.

Houten Schepen

EEN TIJDVERSCHIJSSEL

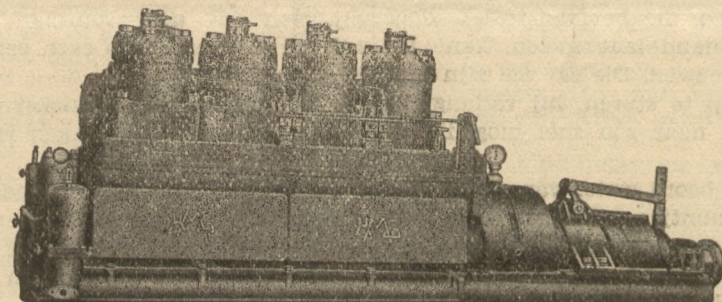
De tijden veranderen — en de schepen met hen, zou men met een variant op het bekende gezegde kunnen beweren, wanneer men hoort, dat een aantal nieuwe schepen, bestemd om de Engelse koopvaardijvloot aan te vullen, van hout wordt gebouwd. Het bouwen schijnt sneller te gaan. En misschien ook spreekt de voorraadpositie van staal en ijzer daarbij een woordje mee. Hoe dit dan ook zij, in de V.S. en in enkele Zuid-Amerikaanse republieken, b.v. in Brazilië, worden reeds verschillende opdrachten tot het bouwen van houten schepen uitgevoerd.

Brazilië is het aangewezen land voor het bouwen van houten schepen, want zijn onmetelijke wouden leveren een overvloed van hard hout, dat zich uitstekend voor den scheepsbouw leent. De Brazilianen voorzien dan ook van de vraag naar houten schepen een opleving van hun werven, die hierdoor weder volop van werk voorzien zijn.

Het schijnt, dat men in Engeland plannen koestert om meer en meer houten schepen in de vaart te brengen. In hoeverre men daaraan zal vasthouden, als de oorlog ten einde is, blijft natuurlijk een open vraag. Het kan echter als zeer waarschijnlijk worden beschouwd, dat dit breken met de traditie van duurzamen aard zal zijn, wanneer eenmaal de noodzakelijkheid zich niet meer doet gevoelen. Het bouwen van houten schepen kan veelver worden beschouwd als een noodmaatregel. Zij kunnen op den duur niet concurreren met stalen of ijzeren schepen.

Daar breekt men zich echter in Brazilië en in de Noord-Amerikaanse havens, waar dergelijke schepen op stapel worden gezet, het hoofd niet over. Als zij eenmaal in de vaart zijn gebracht, bekommert niemand zich verder om hun lot.

H. M. G. Scheeps-Dieselmotoren



18-300 PK.
SOLIDE - EENVOUDIG - BETROUWBAAR en Goedkoop
Spoedig leverbaar
Vertegenwoordiger v/d visscherij 4, Savornin Lohmanlaan, 4
E. W. KOK VELSEN - Tel. 5670 IJmuiden

(460)

EEN TERUGBLIK

De Reederij van den Reeder-Stuurman in België

Na deze uiteenzetting van den opgang tot in 1930, van onze gedekte visschersvaartuigen, waarop de eigenaars zelf het bevel voerden en de oorzaken die hem in de hand gewerkt hebben, hebben we nog tot taak zooniet den achteruitgang, maar de organische veranderingen, die de ontwikkeling sedert voormeld jaar kenschetsen, te ontleden. Men merkt een voortdurende ontwikkeling op der grootte rederijen en om zoo te zeggen den loodrecht val van het aantal half gedekte of open booten.

In 1934, zoals we vastgesteld hebben, vermindert het aantal reeders-stuurlieden van 320 tot 242, om in 1938 slechts 230 te bereiken. Een vooruitgang wordt in de categorie reeders-niet-stuurlieden waargenomen. Gedurende hetzelfde tijdspanne stijgt het aantal van 173 tot 219.

Merken we vooraf op dat het begin van dit tijdspanne samenvalt met het hoogtepunt van de economische crisis ingezet sedert 1929 en waaronder de visscherij om zoo te zeggen van dan af zonder onderbreking geleiden heeft. Het is het oogenblik waarop de inbeslagname, den verkoop, het verliezen van de Belgische nationaliteit van onze visschersvaartuigen, spijtige bressen slaat in het kader van de reeders-stuurlieden.

Maar, alhoewel zij zooals alle andere nijveraars den tol aan de nooden van den tijd betaalden, boden de reeders-stuurlieden even goed, zooniet beter, het hoofd als hen niet varende collega's. De technische verbeteringen die onophoudend tot staad kwamen en ook het in lijn stellen van betere en somtijds prachtige eenheden, zijn hiervan het beste bewijs. Het Beheer er van genoodzaakte de eigenaars aan wal te blijven en in hun vervanging te voorzien door schippers-niet-eigenaars. Het is de normale ontwikkeling van gezonde ondernemingen en het bewijs dat er geen zekere bron van vooruitgang bestaat, zelf op het gebied der grootvisscherij, dan de rederij van den reeder-stuurman.

De reeder-stuurman, die een gevorderd ouderdom bereikt heeft, door ziekte geplaatst is, of inbeslaggenomen is door het beheer van zijn onderneming, geeft het bestuur van zijn vaartuig op zee over aan een dicht familielid. Dit is een dringende noodzakelijkheid geworden, wanneer hij zich een tweede vaartuig aanschafte. De jongste ontwikkeling van de Belgische visscherij geeft hiervan tientallen voorbeelden.

Het toenemen van de bedrijvigheid van de eigenlijke rederijen gedurende

Voor de Hollandsche Garnaalvisschers

In Nederland bestaan er zooals ten onzent, garnaalvisschers.

Thans zijn deze definitief in twee categorieën ingesteld en wel namelijk in visschers op verbruiksgarnalen, terwijl daarnaast een nieuwe groep is gesticht t.w. visschers op drogerijgarnalen.

In deze laatste groep worden slechts toegelaten zij die op 1 Maart 1941 als georganiseerden aangesloten waren in de Centrale voor Eieren en Pluimvee als garnaalvisschers.

Naast het uitvaardercertificaat voor de visschers op de verbruiksgarnalen, is een uitvaardercertificaat thans ook voor de gedroogde garnaalvisscherij in het leven geroepen.

Dergelijk uitvaardercertificaat wordt slechts verleend aan reeders van vaartuigen die vóór 1 Maart hen toebehoorden en waarmede het visschen op en het aanvoeren van drogerijgarnalen tusschen 1 Maart 1940 en 1 Maart 1941 tenminste gedurende één maand door den reeder werd uitgeoefend of ten aanzien van een vaartuig, dat dient ter vervanging van een vaartuig als dusdanig de visscherij hebbende beoefend.

Visschers op drogerijgarnalen zijn verplicht de door hen aangevoerde drogerijgarnalen af te leveren onder controle van het Verkoopkantoor vast te stellen regelen.

Het doen pellen en uit de eerste hand verhandelen van gepelde garnalen is slechts toegestaan aan houders van garnaalvisscherijen, die in het bezit zijn van een door de Nederlandsche Visscherijcentrale voor een door haar te bepalen tijdvak af te geven vergunning. Dit is niet van toepassing op het uit de eerste hand verhandelen van gepelde garnalen, welke door den verkoper zelf of door diens eigen gezin zijn gepeld.

De bedoeling van het Garnalenbesluit 1941 is ook de visschers op drogerijgarnalen, die voorheen georganiseerd waren bij de Nederlandsche Centrale voor Eieren en Pluimvee, onder te brengen bij de Nederlandsche Visscherijcentrale. Alle visscherijbelangen zijn hierdoor thans bij de N.V.C. verenigd.

Voorts wordt door dit besluit de positie van de leiders nader geregeld. Krachtens het bepaalde in art. 6 mogen zij thans, voor zover het garnalen betreft, welke in eigen gezin zijn gepeld, zoodat aan wederverkopers als aan verbruikers verhandelen. Het laten pellen van garnalen door derden blijft als voorheen verboden, tenzij hiervoor door de N.V.C. een z.g. peltvergunning is verstrekt. Deze vergunningen worden uitsluitend afgegeven aan hen, die in de gestelde basisjaren garnalen in loondienst hebben laten pellen.

U hebt succes met een Advertentie in «HET VISSCHERIJBLAD» het meest verspreide en meest gelezen weekblad van de Kust.

VISSCHERS!
VOOR UWE SCHEEPSHERSTELLINGEN EN NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN **BELIARD-CRIGHTON & Co** OOSTENDE S.A.

Wendt U bij STERFGEVAL tot August Verburgh Aannemer van Begrafenissen OOSTSTRAAT, 38 — OOSTENDE

Wanneer de hoest van binnen vast zit helpen reeds 2 Rheiila meermaals daags in alle apotheken en drogerijen: 6 en 10 frank

MEKANIEKE TOUW-, GAREN- EN NETTENFABRIEKEN
Ostend Stores & Ropeworks N. V.
REEDERIJKAAL — OOSTENDE
Alle benoedigdheden voor Zeevaart, Zeevisscherij en Openbare Werken Mazout «Purifina» DIESEL MOTOREN «SULZER»

Bandagen Orthopædie

BREUKBANDEN naar maat en volgens geval.
BUIKBANDEN voor hangbuik, zwangerschap, na operatie.
ORTHOPÆDIE APPARATEN voor ruggraat misvorming, beenderziekte.
KUNSTBEENEN in licht metaal.
Verdonek-Minne 7, H. SERRUYSLAAN OOSTENDE
ONTVANGSTUREN: Ieder werkdag, van 9 tot 11 en van 2 tot 6 uur (29)

DE WINTER NADERT!
DENKT AAN DE ONGELUKKIGEN met deel te nemen aan de

Loterij Winterhulp

UW KANS WAGENDE ZULT U ZE HELPEN
Trekking: ZATERDAG 4 OKTOBER

Stoommachinen-Motoren-Stoomketels Industriële des Pêcheries
Samenwerkende Vennootschap **REEDERIJKAAL** (rechtover de Slipways)
ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES
Alle smids-, plaat-, koper- en zinkwerk voor schepen
Levering van alle Benoedigdheden
Oliën, Verven, Kettingen, Chikkels, Katoen, Carbur, enz., enz.
Tel. 71741 en 72781 Postcheek 69138 Handelsregister 95 (37)

EEN BLIDE LACH
VOOR ELKEN DAG
DANK ZIJ
Het Wit Kruis
gaan de dagen steeds even prettig voorbij.
Voor het «WIT KRUIS» wiken alle pijnlijke maandstonden, duizeligheid, vermoeidheid, hoofdpijn, schele hoofdpijn, griep en reumatische pijnen.
HET WIT KRUIS
Een kruis over de pijn
IN ALLE APOTHEKEN

DIESEL-DEUTZ Scheepsmotoren
VALCKE Gebr. n. v. OOSTENDE